IX kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 248)
z dnia 10 stycznia 2023 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 248)

10 stycznia 2023 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Pawła Olszewskiego (KO)**, przewodniczącego Komisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

– informacja ministra infrastruktury na temat Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.);

– informacja ministra infrastruktury o stanie realizacji rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie rozwoju sieci bazowej TEN-T.

W posiedzeniu udział wzięli: **Rafał Weber** sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Monika Milwicz** radca ministra w Departamencie Programów Infrastrukturalnych Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej, **Joanna Lech** dyrektor Centrum Unijnych Projektów Transportowych wraz ze współpracownikami, **Jarosław Florkiewicz** doradca ekonomiczny w Departamencie Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli, **Piotr Malepszak** pełnomocnik prezydenta miasta Gdańska ds. kolejowych, **Adrian Furgalski** prezes zarządu Zespołu Doradców Gospodarczych TOR, **Jakub Majewski** prezes zarządu Fundacji ProKolej, **Przemysław Matysiak** ekspert Związku Powiatów Polskich oraz **Adam Ostrowski** przedstawiciel Związku Miast Polskich.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Elżbieta Kessel**, **Jolanta Osiak** i **Jakub Sindrewicz** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Witam państwa bardzo serdecznie. Otwieram posiedzenie Komisji Infrastruktury. Witam panie i panów posłów oraz zaproszonych gości. Stwierdzam kworum.

Zgodnie z przedstawionym porządkiem przedmiotem dzisiejszego posiedzenia będzie informacja ministra infrastruktury na temat Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.) oraz informacja ministra infrastruktury o stanie realizacji rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie rozwoju sieci bazowej TEN-T. Czy są uwagi do porządku dziennego? Nie widzę, przystępujemy więc do realizacji porządku dziennego.

Proszę pana ministra Rafała Webera o zabranie głosu.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Rafał Weber:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Wysoka Komisjo, szanowni państwo, punkt pierwszy dzisiejszego posiedzenia Komisji Infrastruktury to informacja na temat Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych do 2030–2033 r. Szanowni państwo, program ten jest historycznym programem, jeżeli chodzi o narzędzie wskazujące strategiczne cele inwestycyjne polegające w głównej mierze na budowie dróg szybkiego ruchu, czyli autostrad i dróg ekspresowych. Po zakończeniu tego programu Polska będzie objęta ponad 8 tys. km dróg szybkiego ruchu. Obecnie to ok. 4,8 tys. km. Widzimy, jak wielkie wyzwanie przed nami, ale warto to wyzwanie podjąć.

Drogi szybkiego ruchu pozytywnie wpływają na bezpieczeństwo w ruchu drogowym, zapewniają lepszy przepływ ludzi i dóbr, a także większy komfort i wygodę jazdy. Są również dużym bodźcem rozwojowym. Podnoszą potencjał gospodarczy regionów, przez które przebiegają. Dlatego wyznaczyliśmy tak ambitne cele i zapewniliśmy środki finansowe na ich realizację.

To, szanowni państwo, jest warte podkreślenia. Rządowy Program Budowy Dróg Krajowych na lata do 2030 r. z perspektywą do 2033 r. to nie tylko wyznaczone cele inwestycyjne na okres najbliższych 10–11 lat, ale także zapewnienie ogromnych środków finansowych na realizację tych celów inwestycyjnych. Tak wygląda konsekwentne postępowanie rządu Prawa i Sprawiedliwości, ministra infrastruktury, Andrzeja Adamczyka, który przez ostatnie 7 lat odpowiada za realizację programów inwestycyjnych, i tych drogowych, i tych kolejowych. Zawsze, kiedy pojawiają się tego typu programy, są na nie wskazane konkretne środki finansowe. Nie jest tak, że mówimy, że chcemy to zrobić, a jak przychodzi co do czego, to nie mamy pieniędzy. Zawsze wtedy, kiedy mówimy, że chcemy coś zrobić, wskazujemy i zapewniamy na to środki finansowe.

Rządowy Program Budowy Dróg Krajowych jest kolejnym takim programem. Przypominam, że wcześniej miały miejsce nowelizacje Programu Budowy Dróg Krajowych. Wcześniej uchwaliliśmy również Program budowy 100 obwodnic, zapewniając środki finansowe. Wcześniej uchwaliliśmy również Program Bezpiecznej Infrastruktury Drogowej, zapewniając środki finansowe, a także program wzmacniania sieci dróg krajowych, na który również zapewniliśmy środki finansowe. Chcemy w ten sposób budować naszą wiarygodność.

Na realizację tego programu jest przeznaczone 294,4 mld zł. Tak, szanowni państwo, powtarzam, 294,4 mld zł. Środki pochodzić będą z Krajowego Funduszu Drogowego. Pokazanie tej wieloletniej perspektywy inwestycyjnej i przekazanie jej finansowania zostało pozytywnie przyjęte przez branżę budowlaną. Jesteśmy w stałym kontakcie ze zrzeszeniami firm wykonawczych, ale też z głównymi wykonawcami inwestycji drogowych. To też zostało dostrzeżone przez branżę. W ostatnim czasie byliśmy odbiorcą pozytywnych głosów w tym zakresie, ponieważ pokazanie wieloletniej perspektywy inwestycyjnej wiąże się z tym, że branża wykonawcza może rozbudowywać swój potencjał, zarówno osobowy, jak i sprzętowy. Pokazanie takiej, ponad 10-letniej, pespektywy pozwala na rozwój przedsiębiorstw i rozwój tego wszystkiego, co jest potrzebne do prowadzenia inwestycji infrastrukturalnych.

Program został przyjęty przez Radę Ministrów 13 grudnia 2022 r. Oczywiście wcześniej podlegał wszelkim procedurom związanym z przyjęciem takiego strategicznego dokumentu. Taką procedurą, która zajmuje największą ilość czasu i jest obarczona największą pracą, jest przygotowanie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko. Praca nad tą oceną trwała ponad rok.

Jeżeli chodzi o zakres rzeczowy programu, ten zakres rzeczowy zapisany jest w dwóch załącznikach. Załącznik nr 1 to nowe zadania, w takim rozumieniu nowe, że nie posiadały wcześniej finansowania, czyli prowadziliśmy nad nimi prace przygotowawcze, natomiast nie było wskazanego finansowania. Tutaj te nowe zadania oszacowaliśmy na wartość 184 mld zł. Załącznik nr 2 to zadania kontynuowane z Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych. Środki na realizację tych zadań opiewają na kwotę 107 mld zł. Jeżeli chodzi o załącznik nr 1, wybudowanych lub przebudowanych zostanie 2600 nowych kilometrów dróg krajowych.

Jeżeli chodzi o konkretne cele inwestycyjne, które chcemy zrealizować, to, tak jak powiedziałem na początku, chcemy głównie dokończyć i dokończymy budowę autostrad. To autostrada A1, która w zasadzie funkcjonuje już w całości, na jednym odcinku mamy tylko czasową organizację ruchu. Do kwietnia elementy tego odcinka A1 zostaną zrealizowane i na całej długości autostrada A4 będzie co do zasady na docelowej organizacji ruchu, czyli z prędkością 140 km/h. To zadanie z racji tego, że jeszcze nie jest zakończone, jest wskazane w programie, ale oczywiście planujemy jeszcze rozbudowę A1 do trzech pasów: od węzła z drogą ekspresową S10 na południu przy Włocławku do węzła z drogą ekspresową S10 w okolicach Torunia.

W programie zawarte jest również dokończenie autostrady A2 od Mińska Mazowieckiego do Białej Podlaskiej. W tej chwili te odcinki są w realizacji. Umowy wykonawcze są podpisane. Na zdecydowaną większość mamy już zezwolenie na realizację inwestycji drogowych, ale dokończymy też odcinek Biała Podlaska – granica państwa. W ramach tego programu nastąpi oczywiście rozbudowa A2 między Warszawą a Łodzią. Przetarg na to zadanie również zostanie ogłoszony w tym roku.

Jeżeli chodzi o drogę autostradową A4, planujemy jej rozbudowę. Od węzła w Krzyżowej na Dolnym Śląsku przez to województwo, przez województwa: opolskie, śląskie, małopolskie, aż do samego Tarnowa. Oczywiście projekt ten nie widniał wcześniej w żadnym wykazie, tak że rozpoczynamy nad nim prace, ale cel jest wyznaczony, środki finansowe są przygotowane.

W ramach tego programu znajduje się również zakończenie inwestycji polegającej na rozbudowie drogi krajowej nr 18, czyli na rozbudowie tej drogi do parametrów drogi autostradowej. W tym roku zostanie ona w całości zakończona. W ramach tego programu jest również zawarty autostradowy, ale też ekspresowy, odcinek obwodnicy aglomeracji warszawskiej, czyli dużej obwodnicy w Warszawie, która będzie spięta z Centralnym Portem Komunikacyjnym.

Jeżeli chodzi o zadania na drogach ekspresowych, to droga ekspresowa S1 jest już ukończona. Tam chyba wszystkie odcinki są w realizacji. Droga ekspresowa A2 jest już wykonana. To jest ta mała, południowa obwodnica Warszawy. Kończymy drogę ekspresową S3. W programie zawarte są odcinki drogi ekspresowej S5 w województwie dolnośląskim, a także połączenie województwa kujawsko-pomorskiego z województwem warmińsko-mazurskim.

W programie jest również S6, czyli droga, która na osi wschód-zachód komunikuje województwo pomorskie z województwem zachodnio-pomorskim. Trzeba powiedzieć, że w ramach S6 zawarta jest również zachodnia obwodnica Szczecina. To kolejne, bardzo wielkie zadanie. Na realizację tej inwestycji zapewniono ponad 5 mld zł. W tej chwili jest ona w fazie projektowania.

Droga ekspresowa S7 to dokończenie odcinków zarówno na Mazowszu, jak i w województwie małopolskim. Droga ekspresowa S8 to województwo dolnośląskie. Droga ekspresowa S10 to województwo zachodnio-pomorskie, kujawsko-pomorskie, a także mazowieckie. Droga ekspresowa S11 to województwo zachodnio-pomorskie, wielkopolskie, opolskie, a także śląskie. Droga ekspresowa S12 to województwo lubelskie, mazowieckie, łódzkie. S14 to zachodnia obwodnica Łodzi, która wkrótce też zostanie zakończona. Droga ekspresowa S16 to województwo warmińsko-mazurskie i podlaskie. Droga ekspresowa S17 to województwo lubelskie od strony południowej, a także wschodnia obwodnica Warszawy, krótki, ale ważny odcinek, który jest wskazany również w ramach Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych. Droga ekspresowa S19 to oczywiście województwo podkarpackie, lubelskie, niewielki kawałek, ale jednak, w województwie mazowieckim, a także województwo podlaskie. Droga ekspresowa S52, czyli Beskidzka Droga Integracyjna, to województwo śląskie oraz małopolskie. Droga ekspresowa S61 to województwo podlaskie i warmińsko-mazurskie. Jest także droga ekspresowa S74, czyli województwo łódzkie, świętokrzyskie i podkarpackie.

Pozwalam sobie na to, aby wskazywać, w których konkretnie województwach zadania te będą realizowane, żeby pokazać, że realizujemy je w każdym regionie naszego kraju. Zależy nam na tym, aby sieć dróg szybkiego ruchu była rozwinięta wszędzie, żeby nie wykluczać, nie wyłączać żadnego z regionów z inwestycji drogowych.

W ramach tego programu zawarte są również rozbudowy trzech odcinków dróg krajowych: droga krajowa nr 75, czyli sądeczanka, droga krajowa nr 25 na odcinku Ostrów Wielkopolski – Konin, a także rozbudowa drogi krajowej nr 94/36 na odcinku Wrocław – Lubin. Te zadania wchodzą więc w skład Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych.

Tak jak powiedziałem na samym początku, jest to program historyczny zarówno od strony zakresu rzeczowego, jak i od strony finansowania. Mam nadzieję, że mimo trudnych okoliczności, z którymi borykamy się w ostatnich latach… Trzeba powiedzieć, że pandemia COVID-19 i, teraz, sytuacja wojenna nie sprzyjają realizacji inwestycji drogowych. Cofając się do przestrzeni ostatnich trzech dekad, chyba nie było tak niesprzyjających okoliczności inwestycyjnych. Nie mówię tutaj tylko o inwestycjach drogowych czy szeroko rozumianych inwestycjach publicznych, ale w ogóle o inwestycjach. Bez wątpienia pandemia COVID-19 i wojna na Ukrainie, chwilowe zatarcie łańcuchów logistycznych, chwilowe braki chociażby stali na europejskich rynkach powodowały, że inwestycje infrastrukturalne były obarczone pewnym ryzykiem, natomiast sytuacja została opanowana, mimo tego cały czas jest trudna. Jestem natomiast przekonany, że z tym

ambitnym programem wspólnie, jako Ministerstwo Infrastruktury, a także jako inwestor, Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad i branża wykonawcza, doskonale sobie poradzimy. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję.

Otwieram dyskusję. Pan poseł Truskolaski.

Poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję, panie przewodniczący. Panie ministrze, plan do 2030 r. wygląda ambitnie. Zobaczymy, jak będzie z realizacją, czy to nie będzie tak, że wiele z tych inwestycji zostanie wyłącznie na papierze i w zamysłach Ministerstwa Infrastruktury, a tak naprawdę nie zostaną zrealizowane. Boję się też, że może to być tzw. propaganda wyborcza Prawa i Sprawiedliwości i wpisanie tak wielu dróg może po prostu się nie udać, ale liczę na to, że jeżeli przygotowaliście ten dokument, to rzeczywiście będzie on realizowany. Dlatego, panie przewodniczący, mam kilka konkretnych pytań do pana ministra.

Po pierwsze, panie ministrze, bardzo ważna jest droga, która została wpisana w standardzie drogi ekspresowej, droga S8 z Białegostoku do węzła Raczki. Mam kilka pytań na ten temat. Po pierwsze jaki będzie przebieg tej drogi? Czy to będzie przebieg w całości po starodrożu, czyli od Białegostoku do Korycina przez Białobrzegi, Suchowolę, Sztabin? Jeżeli będzie to przebieg po starodrożu i będzie on przebiegał przez Białobrzegi, Suchowolę i Sztabin, to mam takie pytanie. Trzy miejscowości, które wymieniłem przed chwilą, są zawarte w tzw. stu obwodnicach rządowych. Te obwodnice powoli mają się budować, ale są one przewidziane w standardzie dróg jednopasmowych, 1+1, więc byłoby bez sensu, gdybyśmy zbudowali obwodnicę 1+1, a później budowali drogi 2+2. Czy nie lepiej – zresztą już interpelowałem w tej sprawie, nie raz dyskutowałem też o tym z panem ministrem na Komisji – byłoby zmienić ten standard na standard dróg ekspresowych? To po pierwsze.

Po drugie, jaki jest harmonogram prac drogi między Białymstokiem a Augustowem? Kiedy rozpoczną się roboty i na kiedy planowane jest zakończenie tej trasy? Kiedy mieszkańcy województwa podlaskiego, ale również mieszkańcy Polski, będą mogli tą drogą przejechać?

Po trzecie, czy będzie to droga nazwana Via Carpatia, czy będzie ona nazywana drogą krajową, a teraz ekspresową ósemką? Mam pytanie o to, jak wyglądają prace przy 37-kilometrowym odcinku S19 koło Białegostoku i południowej obwodnicy tego miasta. Szanowni państwo, jak wiemy, przetargi zostały rozwiązane, bo sąd unieważnił decyzję środowiskową. Decyzja środowiskowa nie uwzględniała pewnych aspektów i niestety sąd uchylił tę decyzję. Dlatego, panie ministrze, proszę o konkretną odpowiedź. Kiedy ta droga będzie się budowała? Jak wiemy, Via Carpatia jest kluczową inwestycją. Jeżeli nie będzie tego 37-kilometrowego odcinka, ta droga w województwie podlaskim niestety nie będzie spełniała swojej funkcji.

Moje kolejne pytanie jest o drogę między Białymstokiem a Ełkiem. Wiemy, że była mowa o tym, że może być wariant połączenia Via Carpatii z Via Baltica właśnie przez Ełk lub przez węzeł Raczki. Panie ministrze, czy ta droga, S16 między Białymstokiem a Ełkiem, będzie budowana? Jeżeli tak, to kiedy? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję.

Według kolejności zgłoszeń pan poseł Frysztak.

Poseł Konrad Frysztak (KO) – spoza składu Komisji:

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Szanowni państwo, panie ministrze, jak patrzę po twarzach koleżanek i kolegów, droga S12 na dzisiejszych obradach pewnie będzie padać kilka razy, ale mnie w szczególny sposób interesują dwa odcinki: od granicy województwa łódzkiego do granicy województwa lubelskiego, czyli w śladzie południowej obwodnicy Radomia, wraz z węzłami. To droga, o której rozmawialiśmy wiele razy chociażby na komitetach sterujących przy okazji budowy lotniska w Radomiu. O tym, jak jest ona ważna dla tej inwestycji, też wielokrotnie mówiliśmy.

Stąd mam pytanie. Wiem, że jeden odcinek ma już decyzję środowiskową, uzyskał ją ponad rok temu. Kilka tygodni temu poseł Prawa i Sprawiedliwości z okręgu radomskiego chwalił się zapewnieniem finansowania na tę inwestycję, więc idźmy dalej. Kiedy będzie decyzja środowiskowa na drugi odcinek? Kiedy się tego państwo spodziewacie? Kiedy będzie rozpoczęcie prac budowlanych dla tego odcinka? Przypomnę, że według zapowiedzi samo lotnisko ma zostać uruchomione już 28 kwietnia, a drogi jak nie było, tak nie ma. Jak nie widać, kiedy ona powstanie, tak nie widać. Stąd pytanie o konkretne terminy, ponieważ, co też warte podkreślenia, ilekroć spotyka się zespół parlamentarny ds. S12, pan minister mimo zaproszeń na ten zespół nie przychodzi.

Mam jeszcze pytanie, choć wiem, że to nie z tego programu. Wspomniał pan o drodze ekspresowej S7 od Tarczyna do Warszawy. Czy prawdą jest, że w trakcie budowy wygasło wam pozwolenie na budowę i z tego względu nie możecie dopuścić do użytkowania tego odcinka? Jeśli tak, to kiedy złożycie wniosek o zamienny ZRID i kiedy spodziewacie się – choćby czasowego – dopuszczenia tego odcinka do ruchu? Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję.

Pani poseł Sibińska.

Poseł Krystyna Sibińska (KO):

Panie przewodniczący, szanowni państwo, chciałabym spytać o kilka rzeczy. Po pierwsze, gdzie możemy dostać ostateczny kształt programu? Na stronie GDDKiA i na stronie ministerstwa są tylko projekty załączone do konsultacji społecznych. Czy ostateczny dokument już jest? Skąd możemy go dostać? Szkoda, że nie otrzymaliśmy chociaż prezentacji na to posiedzenie Komisji, żebyśmy mogli mieć to zapisane. Proszę o nadrobienie tego.

Z moich informacji, z dokumentu, który był poddawany konsultacjom społecznym, wynika, że województwo lubuskie jest w tym programie białą plamą. Nie ma tam nic zapisanego do realizacji. Moje pytanie jest więc o to, czy i jakie inwestycje państwo planujecie. Rozumiem, że Rządowy Program Budowy Dróg Krajowych to nie są tylko drogi ekspresowe i autostrady, ale również drogi krajowe. Chciałabym dopytać o drogę krajową nr 22, która przebiega przez województwo lubuskie i jest w bardzo kiepskim stanie. Wiem, że są plany projektowe, ale w programie, przynajmniej w tym, który mogłam wyczytać na stronie ministerstwa i GDDKiA, drogi nr 22 nigdzie nie ma zauważyłam. Trudno więc powiedzieć o tym, co będzie kiedy i jakie są zamierzenia.

Jeśli, jak powiedziałam, drogi krajowej nr 22 nie ma ujętej w Rządowym Programie Budowy Dróg Krajowych, chciałabym bardzo prosić o jedną, być może mało istotną rzecz. Już wcześniej rozmawiałam na ten temat z panią dyrektor. Chodzi o skrzyżowanie DK22 z drogą powiatową nr 1406F. Jest to na pograniczu trzech gmin: gminy Kłodawa, gminy Santok i Gorzowa Wielkopolskiego. Mieszkańcy tych gmin napisali apel. Pod tym apelem podpisało się ponad tysiąc osób z prośbą o realizację ronda tymczasowego bądź sygnalizacji świetlnej, która jest po prostu niezbędna. Jest to bardzo niebezpieczny odcinek utrudniający włączanie się mieszkańców, którzy wjeżdżają z drogi powiatowej na drogę krajową. Taka inwestycja jest tam niezbędna. Słyszę, że jest to przedsięwzięcie, które wymaga wielu konsultacji, ale nie: można zrobić tymczasowe rondo. Jak czytam, docelowe plany inwestycyjne póki co są odłożone w tak dalekiej perspektywie czasowej, że należy wprowadzić to tymczasowe rozwiązanie, bo jest ono konieczne ze względu na bezpieczeństwo ruchu drogowego.

Druga rzecz, o którą chciałabym spytać, to plany dotyczące Słubic. Są tam dwie drogi krajowe: DK 29 i DK31. W okresie letnim ruch jest taki, że nie można poruszać się swobodnie, w ogóle nie można wjechać do Słubic. Tam wymagane jest też oczywiście zaangażowanie województwa lubuskiego w zakresie realizacji przedsięwzięć w zakresie dróg wojewódzkich, ale jakiekolwiek zaangażowanie, nawet planistyczne, jest niemożliwe, jeśli nie zna się planów, przebiegów i ewentualnej perspektywy czasowej dotyczącej realizacji obwodnicy w ciągu dróg krajowych. Dlatego jest moja prośba o informację na piśmie dotyczącą małego przedsięwzięcia na DK22, ale też planów, perspektyw dotyczących obwodnicy Słubic, bo to jest coś, za co trzeba się wziąć jak najszybciej.

Cały okres planowania będzie długi i trudny, ale trzeba to ruszyć, bo jest to niezwykle konieczna inwestycja.

Chciałabym jeszcze popytać organizacyjnie. Dostałam sugestie związane z przyporządkowaniem dróg. Sieć drogowa zmienia się, rozrasta się, dlatego należałoby zmienić przepisy podnoszące wymagania parametrów, zakresu bezpieczeństwa, czy rozważyć kierunek zmian przepisów ustawowych w zakresie zrewidowania ciągów dróg publicznych i ustalenia nowego ładu w zakresie kategorii, w szczególności jeśli chodzi o drogi wojewódzkie i krajowe, a być może też o część dróg powiatowych.

Tak jak powiedziałam, w ostatnich latach ta sieć dróg uległa zmianom, i to znacznym. Wybudowane autostrady, drogi ekspresowe zmieniły szkielet komunikacyjny, dlatego trzeba byłoby uwzględnić to również w zmianach dotyczących wymagań w zakresie parametrów dróg dla danego zarządcy. Wydaje się to konieczne, dlatego że bez uwzględnienia lokalizacji danej drogi i jej znaczenia w układzie komunikacyjnym mogą być ponoszone nieuzasadnione środki finansowe, bo droga może nazywać się krajową czy wojewódzką bądź powiatową, a niekoniecznie musi spełniać swoją rolę.

Dlatego moje pytanie jest o to, czy ministerstwo przewiduje swego rodzaju inwentaryzację i aktualizację całego systemu dróg i numeracji dróg. Tak jak powiedziałam, często jest to związane z nakładami, które niekoniecznie musiałyby zostać poniesione, a np. na drogi, które nie mają wyższej kategorii, te koszty nie są ponoszone, dlatego że brak jest tej kategorii. Jest to związane również z utrzymaniem dróg, więc zasadne wydaje się, żeby przystąpić do swoistego usystematyzowania sieci drogowej, chyba że państwo to robicie, a nam brak tej wiedzy. Byłoby to istotne, również jeśli chodzi o właściwe wydawanie i kierunkowanie środków finansowych na realizację poszczególnych inwestycji. Ja na razie tyle.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję.

Poseł Krystyna Sibińska (KO):

Jeśli mogę jeszcze spytać o stan realizacji obwodnic w ramach tych dróg krajowych, to też byłabym wdzięczna. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję.

Mam dwa pytania. Tak jak powiedziała pani poseł Sibińska, trudno odnaleźć ten dokument w sieci. Gdybym mógł mieć prośbę albo o umieszczenie go na stronie, albo o przesłanie członkom Komisji, to będziemy zobowiązani. W związku z faktem, że tego programu nie ma w całości, tylko jest część opisowa, mam pytanie dotyczące Programu Likwidacji Miejsc Niebezpiecznych. Był to program, który był integralną częścią poprzedniego programu budowy dróg krajowych. Czy Program Likwidacji Miejsc Niebezpiecznych nadal jest integralną częścią nowego programu? Jeśli tak, to na jaką kwotę opiewa?

Drugie pytanie. Wskazując poszczególne inwestycje, przy jednej inwestycji pan minister odwołał się do Centralnego Portu Komunikacyjnego. Gdyby mógł pan wyodrębnić inwestycje, które będą bezpośrednio związane z CPK i z dostępnością do tej wirtualnej inwestycji, będę zobowiązany. Jeśli nie ma pan takich danych, wówczas poproszę o odpowiedź na piśmie.

Kolejna do głosu zapisała się pani poseł Matysiak.

Poseł Paulina Matysiak (Lewica) – spoza składu Komisji:

Dziękuję, panie przewodniczący. Panie ministrze, Wysoka Komisjo, mam kilka pytań, które, myślę, mogą naświetlić nam pewien kontekst dyskusji. Poprosiłabym pana ministra, żeby przypomniał nam, jaki jest poziom waloryzacji inwestycji drogowych, a jaki kolejowych. Pytam nie bez powodu. Można z pełną odpowiedzialnością za słowo postawić tezę, że kolej w Polsce jest traktowana po macoszemu.

Chciałabym jeszcze, żeby w odpowiedzi pan minister przypomniał, ile GDDKiA planuje kilometrów nowych dróg i jak PKP PLK wypada w porównaniu z nowymi albo z modernizowanymi drogami. Oczywiście jak zwykle jest finansowanie nowych autostrad dróg ekspresowych, a w kwestii kolei jest niewiele pewnego, przynajmniej do czasu

rozstrzygnięcia środków z KPO. Poprosiłabym też o przedstawienie danych albo analiz, które dotyczą natężenia ruchu, które uzasadniałyby budowę dróg ekspresowych.

Kolejna kwestia. Może pan minister wie i nam wyjaśni, dlaczego inwestycje kolejowe ciągną się latami, podczas gdy nowe drogi, często w nowym śladzie, tak jak jest w przypadku autostrad czy dróg ekspresowych, powstają nie dość, że w terminie, to w porównaniu z liniami kolejowymi nadzwyczaj sprawnie. Tutaj jest jeszcze ważna uwaga. Niestety oddanie do użytku autostrady albo drogi ekspresowej nigdzie jeszcze nie rozwiązało problemu wykluczenia komunikacyjnego, bo to nie są kategorie dróg, po których kursują autobusy regionalne. Z pewnością pan minister doskonale zdaje sobie z tego sprawę, bo nadzoruje Fundusz Rozwoju Przewozów Autobusowych.

Chciałabym jeszcze dowiedzieć się, czy oddawane nowe odcinki dróg ekspresowych i autostrad będą objęte systemem opłat e-TOLL. Chciałabym także dowiedzieć się, kiedy w końcu zostaną wyrównane szanse między koleją a transportem drogowym. Chodzi mi o to, że dla pojazdów ciężarowych płatne będą wszystkie drogi, także boczne, gminne, powiatowe, ponieważ, przypomnijmy, na sieci kolejowej przewoźnik płaci za przejazd każdym odcinkiem toru, nawet na zdegradowanych bocznych liniach, gdzie prędkość wynosi np. 20 km/h.

Tutaj, panie ministrze, podam konkretny przykład. Taką linią jest np. linia nr 281, odcinek Kcynia – Chojnice. To blisko 100 km takiej linii. Obecnie jest remont na trasie Nakło – Więcbork, gdzie prędkość będzie podniesiona do 60 km/h. Na pozostałym odcinku pozostanie 20 km/h. Mam poczucie, że takie postępowanie traktuje gałęzie transportu bardzo nierówno, niesprawiedliwie, ale także zniechęca przewoźników kolejowych do korzystania z takich linii.

To wszystko. Kluczowe są dla mnie poziomy, jeżeli chodzi o wydatki na drogi, wydatki na kolej. Będę zobowiązana za odpowiedzi. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję.

Kolejnych pytających prosiłbym o zwięzłość wypowiedzi, bowiem do głosu zgłosiło się bardzo dużo osób. Pani poseł Pawliczak.

Poseł Karolina Pawliczak (Lewica):

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Panie ministrze, temat obwodnicy dla miasta Kalisza. Na posiedzeniu Komisji Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych GDDKiA, zaznaczam: po wielomiesięcznych, bardzo trudnych negocjacjach, ustalono wariant nr 6. Było to uzgodnione również z samorządowcami, natomiast w protokole kopii, po kilku tygodniach okazało się, że przedstawiono wariant nr 5. Chciałam zapytać. Oczywiście rozumiem, że pan minister nie odpowie mi od razu, ale proszę o bardzo konkretną odpowiedź na piśmie. Dlaczego i skąd wariant nr 5?

Tym sposobem znów wydłuża się proces inwestycyjny, a przypomnę, że Kalisz i cały region czeka na tę obwodnicę już kilkadziesiąt lat. Przypomnę, że jest to rozbudowa DK25 i takie niefortunne, zupełnie nieuzasadnione działanie w zrozumiały sposób wywołuje poruszenie, emocje i protesty.

Tak jak powiedziałam, proszę o odpowiedź na piśmie, bo te działania, jak widzę, skutkować będą protestami samorządowców i podjęciem w tej sprawie kroków prawnych. Chcę wiedzieć, kto konkretnie za tym stoi i kto podjął decyzję o tym, że zmieniono wariant, nie wiadomo w jaki sposób i w jakich okolicznościach. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję.

Pan poseł Sterczewski.

Poseł Franciszek Sterczewski (KO):

Szanowny panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, panie ministrze, rozmawiamy dzisiaj o inwestycjach drogowych, ale, tak jak głosy poprzednie, również chciałbym zwrócić uwagę na wielką dysproporcję, która dotyczy tego, jak państwo polskie i nasi szanowni rządzący poświęcają uwagę inwestycjom drogowym, niestety lekceważąc inwestycje kole-

jowe. To jest gigantyczny problem. To lekceważenie staje się już znakiem rozpoznawczym rządu PiS.

Jeżeli dzisiaj rozmawiamy też o GDDKiA i o planach na najbliższe lata, chciałbym zwrócić uwagę, że generalnym problemem jest przeskalowanie inwestycji. Sam pan minister wyraził się, że opisujemy dzisiaj historyczny program. Otóż jest on historyczny, ale w znaczeniu takim, że mentalnie pochodzi z XX wieku, jest totalnie niedostosowany do współczesnych realiów, do współczesnych potrzeb.

Stąd pytanie do pana ministra. Dlaczego inwestycje, które były zaplanowane przez GDDKiA lata temu, np. 20 lat temu, nie są aktualizowane, tak jak np. trasa S16, która idzie przez środek Mazur i będzie oznaczała dewastację środowiska? Są to tereny mało zaludnione, a we wszystkich perspektywach wszystko wskazuje na to, że demografia będzie jeszcze bardziej niekorzystna dla takiej inwestycji. Po co więc budować trasę w klasie autostrady, pasy 2+2? Dlaczego nie modernizować takiej trasy? Dlaczego GDDKiA od razu przebudowuje całą trasę? Dlaczego te inwestycje są przeskalowane? Dlaczego budżety są tak napompowane? Dlaczego nie szanujecie funduszy publicznych? Dlaczego te środki idą w błoto, zamiast przekładać się na realną efektywność, na realne potrzeby infrastrukturalne w Polsce? Zatem oczywiście, tak, potrzebujemy inwestycji, ale potrzebujemy tego, żeby były zaplanowane zgodnie ze sztuką, zgodnie ze skalą, która jest potrzebna.

Dlaczego inwestycje te nie są aktualizowane, nie są dostosowane do potrzeb? Jeżeli to się nie zmieni, jeżeli te inwestycje nie będą przemyślane i będą tak niemądrze planowane, jeżeli w dalszym ciągu, tak jak wspominała posłanka Matysiak, miliardy będą przeznaczane wyłącznie na drogi ekspresowe i autostrady, a kolej w Polsce będzie w ten sposób lekceważona, to po prostu czeka nas głęboka zapaść w transporcie publicznym. Stąd gorący apel, żebyście się opamiętali i żebyście nie lekceważyli kolei, żebyście, o co gorąco apeluję, naprawdę przemyśleli waloryzację inwestycji kolejowych na najbliższe lata, żeby nie było tak, że przez ostatnie 30 lat w Polsce powstało 12 tys. km dróg, autostrad i dróg lokalnych, a kolei zaledwie krótki odcinek 50 km. To naprawdę musi się zmienić. Jest o to prośba, a jeśli nie jesteście w stanie, to mam nadzieję, że zajmie się tym przyszły rząd. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję, niemniej ponawiam apel o zwięzłość wypowiedzi.

Pani poseł Paluch.

Poseł Anna Paluch (PiS):

Dziękuję bardzo. Szanowni państwo, ja oczywiście zwięźle jak zwykle. Chciałam podziękować panu ministrowi za troskę o południową Małopolskę, przede wszystkim za konsekwentną budowę drogi nr 7 i za odcinek obwodnicy Jabłonki, czyli za 30-kilometrowy odcinek Rabka – Chyżne, który teraz wchodzi do uzgodnień, z czego ogromnie cieszą się wszystkie społeczności lokalne, wójtowie i burmistrzowie tamtejszych jednostek. To jest konsekwentne doprowadzenie drogi nr 7, korytarza europejskiego do granicy państwa.

Niezmiernie ważną kwestią, która nie jest w korytarzu europejskim, jest również droga nr 47, którą rząd Zjednoczonej Prawicy zdecydował się zbudować, i robi to konsekwentnie. Wszyscy niedowiarkowie, którzy w 2015 r. usłyszeli od nas, że droga nr 47 na odcinku Rabka – Nowy Targ będzie budowana, przecierali oczy, a teraz nic już nie mówią, tylko biją brawo za to, że ta inwestycja postępuje bardzo szybko.

Panie ministrze, dziękuję też za troskę o ten ostatni, nowo zbudowany odcinek, o to, żeby nie kończył się on korkami, tylko żeby konsekwentnie do Zakopanego doprowadzić ruch i rozprowadzić go po drogach lokalnych. Wszystkich niedowiarków, którzy mówią, że te inwestycje nie są poprzedzone badaniami ruchu, informuję, że tam jest ruch 20 tys. pojazdów na dobę i że takie działania prowadzone są przez generalną dyrekcję po to, żeby weryfikować racjonalność inwestycji z aktualnymi warunkami. Bardzo cieszę się, że prace prowadzone są w tak składny, szybki i konsekwentny sposób, i mam nadzieję, że ostatni odcinek: Rabka – Chyżne, pójdzie w takim samym tempie jak te poprzednie. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję.

Pan poseł Suchoń.

Poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Dziękuję, panie przewodniczący. Panie ministrze, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, ten dokument rzeczywiście różni się od poprzednich dokumentów. Różnic jest sporo, ale myślę, że pierwszą, największą różnicą, którą widać na pierwszy rzut oka, jest to, że do tej pory był pewien limit finansowy. Jak w ostatnim dokumencie były pokazane inwestycje, które teoretycznie powinny zmieścić się w limicie, a poza tym limitem były również inwestycje niemające finansowania, tak w przypadku tego dokumentu w zasadzie wszystkie inwestycje mają jakieś pokrycie. Moim zdaniem na pierwszy rzut oka wygląda to dosyć niepokojąco, bo jeżeli mówimy o możliwości finansowania inwestycji właśnie ze środków budżetowych – a jeżeli popatrzymy na ten dokument, okaże się, że główny nacisk położony jest właśnie na środki budżetowe – to biorąc pod uwagę sytuację rynkową, perturbacje, w których się znajdujemy, w mojej ocenie taka skala finansowania może być obarczona bardzo dużym ryzykiem.

Żeby trochę to państwu przybliżyć, porównam dwie wartości. Odnoszę się teraz do ostatniej nowelizacji poprzedniego, starego programu budowy dróg z 27 maja 2022 r. W tamtym, starym, programie na 2021 r. w ramach finansowania budżetowego było przewidywane 19 198 mln zł, a w nowym programie, w 2021 r., czyli tym, który już był, zapisano 9157 mln zł. W tym roku, w 2022 r. stary program przewidywał 22 399 mln zł na ten rok, natomiast w nowym programie jest 12 328 mln zł. Nie wiem, skąd te różnice. Prosiłbym pana ministra o wyjaśnienie, skąd jest tak duża dysproporcja, bo jeżeli popatrzymy na stary program, to wyglądało to bardzo optymistycznie na lata 2001–2022: 19 i 22 mld zł, a jeżeli popatrzymy na te cyfry w nowym programie, na lata, które są teraz, czyli realne wydatki – rozumiem, że w programie zostały zapisane realne wydatki budżetowe – to w 2021 r. jest to 9 mld zł, w 2022 r. jest to 12 mld zł, czyli o 50% mniej.

Dlatego, panie ministrze, moje pierwsze pytanie dotyczy realności założeń dotyczących finansowania, bo nie podzielam opinii, że dróg nie należy budować. Wręcz przeciwnie, np. droga S52, do której za chwilę wrócę, to droga, która kończy z wykluczeniem komunikacyjnym bardzo dużego terenu zachodniej Małopolski. Ona po prostu musi być zbudowana. Myślę więc, że powinniśmy patrzeć na budowę róg i na te inwestycje jak na kaganek inwestycji, który kończy z wykluczeniem społecznym i inwestycyjnym bardzo dużych regionów Polski.

Panie ministrze, moje pierwsze pytanie jest więc o założenia finansowe. Jeżeli popatrzymy na 2023 r., środki wewnętrzne mają stanowić 20 mld zł, w 2024 r. mają to być 22 mld zł, podobnie w 2025 r., w 2026 r. – 20 mld zł, w 2027 r. – 19 mld zł. Tam jest stosunkowo niewielki udział środków europejskich – mówię z pamięci – ok. 3–4 mld zł w każdym z tych lat. To oznacza bardzo duży wydatek po stronie budżetu państwa.

Biorąc pod uwagę presję na wzrost cen, biorąc pod uwagę generalnie presję finansową związaną z budżetem, jak ministerstwo ocenia, na jakiej podstawie uważają państwo, że te założenia są realne? Oczywiście rozumiem, że jest dokument rządowy, który teoretycznie przewiduje takie wydatki, ale czy w jakiś sposób zostało to poprzedzone obliczeniami, deklaracjami, konsultacjami? Na jakiej podstawie? Nie braliśmy udziału w procesie kształtowania tego dokumentu, więc nie mamy wiedzy. To są bardzo optymistyczne założenia finansowe. Na czym to państwo opierają, odnosząc się też do starego programu, gdzie były piękne cyfry? W nowym kształtują się one inaczej. Na czym opierają państwo to, że są to założenia pozytywne i będzie to możliwe do realizacji na takim poziomie, jaki jest zapisany? Bardzo temu kibicuję, natomiast mam obawy, czy to jest poziom realny, czy jest to poziom do osiągnięcia.

Drugie pytanie dotyczy zmian w sieci TEN-T. Bardzo prosiłbym, żeby ministerstwo poinformowało Wysoką Komisję, jakie propozycje ze strony rządu zostały zgłoszone w procesie aktualizacji sieci. Wiemy, że ten proces jest prowadzony, są propozycje ze strony Komisji, ze strony państw. Jakie propozycje w tym zakresie zostały zgłoszone ze strony rządu? Czy ewentualnie są już w jakiś sposób ocenione? Jak ta ocena wygląda?

Chciałbym zadać pytanie o sieć dróg płatnych. Gdzieś pod koniec roku ze strony ministerstwa pojawiła się zapowiedź rozszerzenia zakresu dróg płatnych. Oczywiście może to mieć istotne znaczenie z punktu widzenia finansowania nowego programu, ale jest teraz pytanie do ministerstwa o to, o jaką skalę zostanie to rozszerzone i jakich wpły-

wów z tego tytułu spodziewa się ministerstwo po tym rozszerzeniu. Kiedy to rozszerzenie może nastąpić? Jak państwo planują: jeszcze w pierwszym kwartale czy w drugim kwartale, czy jest to raczej na przyszły rok? Jak ministerstwo to planuje?

Chcę również zapytać o bardzo konkretny przykład. Chodzi o drogę krajową nr 1, która nie jest drogą ekspresową, nie jest objęta systemem poboru opłat, niemniej jednak, jeżeli popatrzymy na geografię, okaże się, że podobna droga, droga krajowa nr 81, jest objęta siecią opłat. Oznacza to, że na DK81 nie ma dużego, ciężarowego ruchu, natomiast DK1 oraz, dalej, droga nr 86… Jest później jeden od Tychów, ale de facto są one zapchane ciężkimi samochodami pomimo tego, że ruch można byłoby rozłożyć i DK1 nie byłaby degradowana w sposób absolutny. Tam jest pewnie ok. 40–50 tys. pojazdów na dobę i gros to są duże, ciężkie pojazdy. Jest więc pytanie. Nie spodziewam się odpowiedzi teraz, ale bardzo prosiłbym o rozważenie i udzielenie odpowiedzi pisemnej.

Ostatnia rzecz, o którą chcę zapytać, to droga S52, o której mówiłem, czyli Beskidzka Droga Integracyjna. Pamiętam, jak pan minister Adamczyk i pani premier Szydło jeszcze wtedy, czyli w 2016 r., odwiedzili Bielsko-Białą i niemalże z łopatami wybierali się, żeby tę drogę kopać. Tak było, panie ministrze. Minęło kilka lat, niestety żadne zapowiedzi nie ziściły się. Mam wręcz poczucie, że w NSA specjalnie przetrzymują państwo tę skargę, żeby tej drogi nie rozpoczynać. Jest więc pytanie o to, jakie działania ministerstwo podejmowało w tej sprawie, aby w NSA tę skargę rozstrzygnąć.

Poseł Anna Paluch (PiS):

…co za fantasmagorie.

Poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Miała pani swój czas, mogła pani dużo mówić, pani poseł, ale widać, że pani niecierpliwość to jest cecha, której nie może się pani pozbyć.

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. To wszystkie pytania na ten moment.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję.

Pani poseł Wojcieszek.

Poseł Agata Katarzyna Wojtyszek (PiS):

Szanowny panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, panie ministrze, bardzo serdecznie dziękuję za skuteczność, za wiarygodność, za to, że to, co państwo obiecywali, jest realizowane w województwie świętokrzyskim. Trochę w odpowiedzi do mojego poprzednika powiem, że to za rządów Platformy Obywatelskiej jedna pani poseł na obwodnicy Wąchocka wbijała łopatę, informując o rozpoczęciu budowy tej obwodnicy, po czym zabrakło na nią finansowania. Dziś dzięki działaniom pana ministra Adamczyka, dzięki rządowi Prawa i Sprawiedliwości ta obwodnica jest realizowana i budowa jest już w zaawansowanym stopniu.

Dziękuję również za tak długo oczekiwaną obwodnicę Ostrowca Świętokrzyskiego na drodze krajowej nr 42, za budowę mostu na drodze nr 77 w Sandomierzu, która za poprzednich rządów nie była możliwa. Przede wszystkim dziękuję za drogę nr 74, o której dzisiaj pan minister raczył wspomnieć. To właśnie w 2016 r., kiedy zorganizowałam spotkanie razem z wojewodą łódzkim i podkarpackim w Świętokrzyskim Urzędzie Wojewódzkim, po tym spotkaniu decyzją pana ministra odblokowane zostały wszelkie działania, wcześniej skrupulatnie wstrzymywane. Ruszyły wtedy prace przygotowawcze na niektórych odcinkach. Dziś, chociażby kilka dni temu, złożony został wniosek na zezwolenie na realizację inwestycji drogowej na trasie Przełom/Mniów – Kielce Zachód na drodze S74. Przejście przez Kielce też jest już zaawansowane, a dziś dzięki programowi, o którym pan minister mówi, mamy decyzję o budowie pozostałych odcinków drogi S74. Za to bardzo serdecznie chcę podziękować, panie ministrze.

Nie dostrzegam i dziwię się, że w ogóle padają tutaj słowa dotyczące niepotrzebnych inwestycji drogowych. Chciałabym usłyszeć, które to drogi są niepotrzebnie budowane na terenie RP, bo na terenie województwa świętokrzyskiego wszystkie drogi, które są w trakcie realizacji i które są planowane, są długo oczekiwane. Wiadomości dotyczące kolejnych zadań drogowych przyjmowane są z ogromną radością nie tylko przez PiS, ale

przez wszystkie samorządy. A nie wszędzie PiS ma swoją władzę. Pani ministrze, bardzo serdecznie dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Bardzo serdecznie dziękuję pani poseł za podziękowania, że pan minister tak dobrze realizuje program, który przygotował rząd Platformy Obywatelskiej. Osobiście go przygotowywałem.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Panie przewodniczący, nie, proszę bardzo…

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Prosiłbym natomiast, żebyśmy skupili się na programie do 2030 r. z perspektywą do 2033 r., a podziękowania zostawmy już w kuluarach.

Pan poseł Bochenek.

Poseł Mateusz Bochenek (KO) – spoza składu Komisji:

Bardzo dziękuję. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, panie ministrze, na początku pan minister wspominał o zaawansowanym etapie prac związanych z inwestycją na drodze S1. Chciałbym dopytać o fragment właśnie tej drogi w regionie Sosnowca.

Przypomnę, że w 2017 r. miasto Sosnowiec podpisało z generalną dyrekcją umowę dotyczącą zasad przygotowania realizacji i finansowania tej inwestycji. Miasto Sosnowiec wywiązało się z tego zadania, przygotowało dokumentację na budowę węzła. Dzięki późniejszym staraniom władz miasta – ja także wielokrotnie interpelowałem, spotykałem się z państwem – udało się przekonać do wznowienia prac związanych z przygotowaniem rozbudowy tej drogi przez GDDKiA.

Chciałbym zatem zapytać, na jakim etapie znajduje się to zadanie, czyli realizacja dokumentacji na rozbudowę S1. Kiedy możemy spodziewać się realizacji tej inwestycji? Jakie środki przeznaczone są konkretnie na ten cel? Przypomnę tylko, że dzisiaj do terenów Katowickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej, należącej w końcu do Skarbu Państwa, dojeżdżają tysiące osób tam zatrudnionych, ale przede wszystkim samochody ciężarowe rozjeżdżają lokalne drogi, pogarszając ich stan, ale stwarzając również realne zagrożenie, dlatego realizacja tej inwestycji czym prędzej jest absolutnie niezbędna.

Drugie pytanie dotyczy budowy ekranów dźwiękochłonnych, na które mieszkańcy m. in. ul. Tuwima i Długiej czekają przez długie lata. Inwestycja ta miała być realizowana wzdłuż tejże drogi, dlatego prosiłbym pana ministra o szczegółową informację w tym zakresie, bo jest to naprawdę szalenie ważna i potrzebna inwestycja. Zważywszy na fakt, że jest tutaj także ogromna otwartość i chęć współpracy ze strony miasta Sosnowiec, mam nadzieję, że w końcu doczeka się ona realizacji. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję.

Pan prezes Furgalski.

Prezes zarządu Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Adrian Furgalski:

Dziękuję, panie przewodniczący. Generalna uwaga na wstępie, ona zresztą padała, jest taka, że rzeczywiście mamy przewymiarowanie niektórych ciągów, gdzie budujemy od razu dwie jezdnie po dwa pasy. Ruch jest niski i tego nie uzasadnia. Mówię to w kontekście olbrzymich pieniędzy, które zostały już przez rząd uchwalone w programie, i zastoju na kolei, jeśli idzie o nowe inwestycje, o czym pod koniec ubiegłego roku rozmawialiśmy tutaj, na posiedzeniu Komisji.

Chciałem zapytać o kilka rzeczy związanych, może nie bezpośrednio, z budową. Kilkanaście dni temu, po pracach zespołów dotyczących głównie bezpieczeństwa, po zmianach w znakach drogowych GDDKiA zaproponowała likwidację kategorii dróg ekspresowych. Dla kierowców techniczne różnice – autostrada, droga ekspresowa, jak weźmiemy pod uwagę szerokość pasa jazdy, pasa awaryjnego – pewnie nie są specjalnie zauważalne, ale oczywiście od razu rzucono hasło „autostrada”, czyli że od razu będzie płatna. To zostało zduszone, ale uważam, że dyskusję nad tym tematem warto kontynuować, zwłaszcza że to, co staje się autostradą, nie jest automatycznie płatne. Widzimy, że większość auto-

strad w naszym kraju jest bezpłatna, nie darmowa, bo ktoś, czyli my, za te drogi, za ich utrzymanie płaci.

Może ważniejszy jest tutaj kontekst zastanowienia się nad prędkością. 140 km/h na autostradach to jest jednak jeden z niewielu wyjątków najwyższej prędkości na świecie. Pytanie, czy tego nie obniżyć. W kontekście płatności – chyba poseł Suchoń o tym mówił – w KPO jest zapisany jako kamień milowy pierwszy kwartał tego roku i płatności dla samochodów ciężarowych 1440 km, bo od 2017 r. nie było rozszerzenia systemu, wtedy viaTOLL, dzisiaj e-TOLL.

Wiem, że to poszło pod ministra finansów, ale rozumiem, że ta polityka płatności jest realizowana wspólnie przez dwa ministerstwa, więc pytanie jest szersze. Jaka będzie zaproponowana docelowa polityka opłat od samochodów ciężarowych i osobowych? Dzisiaj widzimy, zwłaszcza w przypadku transportu towarów, że znaczenie kolei spada, ruch tirów rośnie i odpowiedzią naszego państwa jest wylewanie kolejnego, trzeciego pasa asfaltu. Można wylać czwarty i piąty, ale, jak pokazuje doświadczenie, mniej więcej po pół roku to się zapycha i korzyści z tego są żadne. Widać więc, że polityka zrównoważonego rozwoju transportu po prostu niedomaga.

Docelowo 8 tys. km dróg ekspresowych i autostrad z czegoś przecież trzeba będzie utrzymać, dlatego jest pytanie o opłaty na drogach. Cały okres 2030 r. czy perspektywa 2033 r., kwestia finansowania budowy… Będziemy to finansować głównie długiem Krajowego Funduszu Drogowego. Jest więc pytanie o to, jaki będzie maksymalny poziom zadłużenia i jakie przez cały ten okres będą koszty obsługi tego długu.

Jest jeszcze kategoria konkretnej drogi. To akurat jest ważne: dokończenie ringu warszawskiego, 16 km, wschodnia obwodnica Warszawy. Tutaj mamy jakiś teatr absurdu związany z decyzją środowiskową, bo zostało to wysłane z Warszawy do Białegostoku, bo dyrektor mówił, że mieszka za blisko, w Białymstoku aż 2 lata zajęło zastanawianie się nad tym, czy mogą to rozpatrzyć, czy nie. To wróciło, było od tego odwołanie, teraz są odwołania od odwołań. Teraz chyba jest to w Naczelnym Sądzie Administracyjnym. Jak więc widzicie państwo możliwość wybrnięcia z tego problemu? Jaka jest w miarę realna data rozpoczęcia tej budowy? Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Do głosu zgłosił się jeszcze pan poseł Krajewski, pan Kwiatkowski, pan poseł Ławniczak, ekspert, pan Piotr Malepszak, i pan poseł Polaczek. Jeszcze pan poseł, pan poseł Mrówczyński, tak? W takim razie zamykam listę. Proszę bardzo, pan poseł Krajewski.

Poseł Stefan Krajewski (KP):

Szanowny panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, panie ministrze, jako mieszkańcy województwa podlaskiego z niecierpliwością czekamy na inwestycje, o których mówił poseł Truskolaski. Czekamy na południowo-wschodnią obwodnicę Zambrowa, ale po raz kolejny chcę zapytać. Ostatnią odpowiedź na interpelację otrzymałem od pana ministra 3 stycznia 2023 r., ale z tej wypowiedzi nic nie wynika.

Chodzi o skrzyżowanie drogi krajowej nr 81 Łomża – Ostrołęka. Z wielką pompą, z całą procesją polityków PiS-u 12 marca 2021 r. zapowiadaliście tam przebudowę skrzyżowania za 1 mln zł, a sygnalizacja – wczoraj przejeżdżałem przez to skrzyżowanie – dalej nie działa. Jest pulsacyjne, pomarańczowe światło, które nic nie wnosi. Wydano 1 mln zł. Mieszkańcy od razu mówili, że to skrzyżowanie jest źle przebudowywane, że ciągnik z osprzętem nie może wyjechać z drogi, nie może minąć się z autem osobowym, nie mówiąc o autach dostawczych, ciężarowych. 1 mln zł i miało być szybko, miało być sprawnie, lepiej, a dalej nie działa. Tak wygląda stan wielu inwestycji w Polsce, bo to nie jest jedyny przykład. Dalej czekam na odpowiedź, kiedy zostanie to oddane do użytku w sposób właściwy, prawidłowy.

Na dobę przez to skrzyżowanie przejeżdża 8 tys. aut. Dochodziło do niebezpiecznych wypadków, nawet ze skutkami śmiertelnymi. Mieszkańcy prosili o przebudowę, mówili o rondzie. Generalna dyrekcja uznała jednak, że na skrzyżowaniu sygnalizacja świetlna będzie lepszym rozwiązaniem i pewnie będzie dobrym rozwiązaniem, o ile zacznie działać. Kiedy to nastąpi? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję.

Pan poseł Kwiatkowski zapewne w sprawie Grudziądza?

Poseł Robert Kwiatkowski (PPS):

Jak zwykle ma pan przewodniczący rację. Chodzi o przebieg trasy S5. Ten przebieg był zresztą przedmiotem obrad Komisji Infrastruktury, a ponieważ program budowy odcinka trasy szybkiego ruchu między Grudziądzem a Ostródą, umownie nazywając, zawiera się w latach granicznych, opracowanie koncepcji i uzyskanie wszystkich stosownych pozwoleń, jak słyszę, ma być do końca 2028 r., a realizacja będzie do 2032 r., chciałem zapytać o stan prac, o przygotowania i rokowania. Czy pańskim zdaniem są jakieś zagrożenia na tym etapie? Jak wyglądają przygotowania do tej inwestycji? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję.

Pan poseł Ławniczak.

Poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Panie przewodniczący, dziękuję bardzo. Szanowni państwo, gwoli ścisłości, bo padają tutaj różnorodne wypowiedzi bez podania konkretnych liczb, tylko przypomnę. Z danych, które można zawrzeć w statystyce ministerialnej, w latach 2008–2015 – w pełnych latach, nie będę tutaj rozdzielał na miesiące, na to, w którym PiS przejął władzę, a w którym nie – przez 8 lat oddano do użytku 2050 km dróg. W latach 2016–2022, a więc w ciągu 7 lat, oddano 1837 km. W przyszłym roku przewiduje się oddanie 27 odcinków na 14 drogach ekspresowych bądź autostradach o długości 366 km.

Jeżeli to się spełni, to w ciągu 8 lat będzie 2203 km, o ponad 150 km więcej aniżeli w ciągu lat 2008–2015 włącznie. Jeżeli dodamy do tego fundusz obwodnic i w ciągu 10 lat jest realizowanych bądź zostanie zrealizowanych 100 obwodnic na długości ponad 780 km, to oczywiście liczby te będą jeszcze wyższe.

Chcę tutaj uspokoić tych, którzy mówili o przewozach kolejowych. Właśnie ze względu na modernizację i ogromne nakłady na kolej przypomnę, że w poprzedniej perspektywie finansowej, która jest jeszcze rozliczana i fakturowana, oczywiście wraz z pieniędzmi europejskimi, ministerstwo wydało ponad 70 mld zł na kolej. To spowodowało, że z poziomu 270–280 mln pasażerów w latach 2014–2015 liczba ta wzrosła w 2019 r. do 335 mln pasażerów obsłużonych przez kolej. Oczywiście potem mieliśmy 2 lata covidowe, natomiast w roku bieżącym, przynajmniej według danych do listopada, przewieziono już 313 mln pasażerów. Wszystko wskazuje na to, że padnie kolejny rekord w XXI w. Prawdopodobnie będzie to powyżej 340 mln, przy czym ubiegły rok, 2022 r., przez pierwszy kwartał był jeszcze okresem covidowym, bo panował wtedy Omikron i przewozy były zdecydowanie niższe. Też jestem zresztą ciekawy, jak wygląda to w przewozach towarowych, bo tutaj też prawdopodobnie jest progres mimo ogromnych modernizacji na kolejach, które mają miejsce.

Tyle, jeśli idzie o uwagi, natomiast jeśli idzie o konkrety, bardzo dziękuję pani poseł Karolinie Pawliczak za zadanie pytania na temat GP nr 25. Jestem z tego samego okręgu i tego samego subregionu kaliskiego i, panie ministrze, bo chciałem zadać to pytanie, również poproszę o odpowiedź na piśmie w zakresie ostatniego posiedzenia KOPI, które miało miejsce 30 września 2022 r. Nie brałem w nim udziału. Z reguły uczestniczyłem jako gość, wtedy byłem w Warszawie i nie mogłem uczestniczyć. Relacje samorządowców, a potem nawet prasy, i wypowiedzi samorządowców świadczyły o czymś zupełnie innym aniżeli decyzja, która została podjęta na początku grudnia. To spowodowało niepokoje społeczne. O tym też chciałbym być poinformowany na piśmie. Jeszcze raz dziękuję pani Karolinie Pawliczak, że zadała to pytania. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję.

Pan Piotr Malepszak.

Pełnomocnik prezydenta miasta Gdańska ds. kolejowych Piotr Malepszak:

Dzień dobry. Szanowni państwo, panie przewodniczący, panie ministrze, mam do pana ministra kilka pytań dotyczących dróg. Zacznę od kwestii analitycznej, związanej z liczbami. Rzadko posługujemy się fachowymi liczbami, rzadko posługujemy się analizami, które prowadzą do podjęcia decyzji o konkretnych inwestycjach. Za sześć lat przy poziomie 6 tys. km dróg ekspresowych i autostrad będziemy na poziomie niemieckim i francuskim, jeśli chodzi o długość tego typu dróg na populację. Chcemy mieć więcej. Chcemy iść w kierunku Hiszpanii. Hiszpania jest przykładem ogromnego przewymiarowania w infrastrukturze drogowej i pustych dróg o standardzie 2+2, które przenoszą ruch na poziomie 1500–2000 dobowo, czyli jest to ruch dwudziestokrotnie niższy, niż wskazuje standard drogi.

Chciałbym poddać państwu myśl, że za 5 lat będziemy na poziomie niemieckim i francuskim, nie rozkładając tego na terytorium, na powierzchnię kraju, bo kilometry kwadratowe nie wsiadają za kierownicę. Za kierownicę wsiadamy my, czyli populacja. Nasza populacja będzie maleć. Zarówno GUS, jak i PAN – to prognozy prof. Śleszyńskiego – są ze sobą zgodne: będzie nas coraz mniej, czyli w niektórych obszarach kraju, gdzie depopulacja już bardzo silnie postępuje, nie będzie kto miał wsiadać do samochodu, żeby korzystać z tych dróg.

Pojawiają się tutaj pytania do pana ministra. Panie ministrze, mamy sytuację taką, że prognozy, czynniki analityczne, dokumenty, na podstawie których budujemy, wskazują, że zawsze powinniśmy budować, bo zawsze zakładamy – jest jeden z wzorów, jeden z załączników do prognoz – że zawsze rośnie PKB i podstawiając zawsze dodatnie PKB, zawsze mamy dodatni wynik, który uzasadnia kolejne drogi.

Czy w pracach prowadzonych przez GDDKiA w ostatnim czasie analizowaliście państwo inne dodatkowe czynniki, które należy wziąć pod uwagę w prognozowaniu kolejnych dróg? Myślę tutaj głównie o postępującej depopulacji i badaniach GUS-u i PAN, ale także o stopniu zmotoryzowania, który mamy najwyższy w Europie. Prześcignęliśmy już Włochów, Francuzów i Niemców, przed nami już tylko mały Luksemburg, ale to nieco inna skala. Samochodów nie będzie już więcej. Będziemy je tylko zastępować nowszymi samochodami. 700 samochodów na 1000 mieszkańców to już jest poziom, który jest oceniany jako maksymalny. Biorąc te dwa czynniki pod uwagę, czy widzicie państwo zasadność uwzględnienia ich w analizach? Na razie nie widzę analiz, które by to uwzględniały.

Drugi aspekt, biorąc pod uwagę inne inwestycje infrastrukturalne, szczególnie myśląc o inwestycjach wysokiej przepustowości, jest taki. Czy analizujecie państwo wspólne korytarze transportowe, chociażby z inwestycjami Centralnego Portu Komunikacyjnego, które zakładają stworzenie infrastruktury bardzo wysokiej przepustowości, szybkiej kolei, mogącej przewozić dobowo nawet 10 tys. pasażerów? W tych samych korytarzach będziemy poszerzać drogi – myślę o przykładzie z A1: Włocławek – Toruń, czy o innych lokalizacjach, także Warszawa – Łódź – a z drugiej strony tworzymy rozwiązania, które mają przenosić potoki do infrastruktury kolejowej. Wskazuję tutaj na problem depopulacji. Tworzymy rozwiązania bardzo wysokiej przepustowości, której nie będziemy w stanie wykorzystać.

Jeszcze jeden aspekt dotyczy kwestii dróg. Widzę taką prawidłowość, że jeżeli pojawia się problem zatłoczenia na drogach, mówimy o drogach łączących duże miasta, to pierwszym elementem, który pokazujemy i o którym mówimy, jest poszerzenie, rozbudowa. Bardzo mało mówimy o czymś, co nazywam czystą pracą u podstaw, czyli o rozpoczęciu masowego zarządzania ruchem, które daje spektakularne wyniki bezpieczeństwa, daje uspokojenie ruchu, daje gigantyczny spadek wypadkowości. Te systemy zarządzania ruchem już stosujemy. Czy widzicie państwo zasadność ich rozszerzenia, szczególnie w obszarach, gdzie ruch jest i będzie duży? Myślę o poziomach ruchu, jakie mamy w aglomeracjach i w obszarach blisko aglomeracji.

Mam dodatkowe pytanie kolejowe, panie ministrze. W projekcie rozporządzenia sieci TEN-T pojawiło się przedłużenie istniejącej Centralnej Magistrali Kolejowej w ramach projektu CPK jako CMK Północ, ale nie biegnie ona do samego Trójmiasta, jak prace analityczne prowadzi spółka CPK, tylko kończy się w połączeniu z magistralą węglową w okolicach Grudziądza. Wskazuję, że tego typu nakładanie w dokumentach analitycz-

nych inwestycji kluczowej dla komponentu CPK, wpinanie w istniejącą, silnie obciążoną linię kolejową byłoby pewnym ewenementem w skali europejskiej.

Jeśli chodzi o odniesienie się do kwestii dotyczących istniejącego planu kolejowego, Krajowego Programu Kolejowego, to należy podkreślić, że tam wykorzystanie, realizacja rzeczowa tego planu jest daleka od pierwotnych założeń. Moglibyśmy wymienić przynajmniej kilka bardzo ważnych linii kolejowych, które miały zakończyć się do 2023 r., a być może prace rozpoczną się na pierwszych etapach. Jednym z przykładów jest linia kolejowa nr 201. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Pan przewodniczący Polaczek.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Panie ministrze, panie dyrektorze generalny, koleżanki i koledzy, zanim zadam dosłownie dwa, trzy pytania, powiem kilka zdań komentarza, który chyba jest najbardziej praktyczny, a z drugiej strony plastyczny, mówiący wiele o efektach inwestycji w zakresie dróg ekspresowych, autostrad, przebudowy dróg krajowych, modernizacji dróg samorządowych.

Statystyka 2022 r., jeśli chodzi o liczbę wypadków, osób zabitych, rannych, czyli część problematyki BRD, jest taka, że w ciągu 3 lat Polska osiągnęła ogromny progres, jeśli chodzi o spadek liczby rannych, zabitych czy o zmniejszenie się liczby wypadków. W przypadku najbardziej zasadniczym, czyli przy ograniczeniu liczby osób zabitych na sieci dróg, mamy spadek o 35,3% w porównaniu z 2019 r. W porównaniu do roku ubiegłego jest to spadek o ponad 16%. Jeśli chodzi o zmniejszenie liczby osób rannych, to jest 30,4%. Jeśli chodzi o zmniejszenie liczby wypadków w relacji do 2019 r., jest to 29,6%.

Są ogromne spadki, które wpływają również na ograniczenie kosztów społecznych idących w miliardy złotych. Przypomnę, że w ocenie skutków regulacji przy zmianach, które Sejm wprowadził na wniosek rządu od stycznia 2022 r., w 2018 r. koszty tragicznych wypadków drogowych dla całego systemu to było 56 mld zł, w 2021 r. – 39 mld zł, czyli mamy tu już gigantyczny spadek. Proces spadku dalej postępuje. Mamy ograniczenie czy spadek liczby ujawnionych naruszeń przekroczenia prędkości rok w rok, w porównaniu do 2021 r. o 47,8%. Mamy potężne, o 48,9%, zmniejszenie liczby zatrzymanych dokumentów, praw jazdy za przekroczenie prędkości w obszarze zabudowanym.

Dlaczego o tym wspominam? Dlatego, że jest to również okazja do podziękowania całej grupie osób i instytucji, począwszy od Ministerstwa Infrastruktury, Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, zarządów dróg wojewódzkich, a przede wszystkim wykonawców, za to, że efekty w postaci modernizacji budowy sieci autostrad, dróg ekspresowych, potężnych nakładów na modernizację dróg samorządowych dają efekty. Nie wspominamy tutaj o programach dedykowanych dla samorządów. Statystyka BRD jest tutaj najlepszą ilustracją, najlepszą odpowiedzią, jak nakłady państwa i, wspólnie, samorządów, ale przede wszystkim państwa, przyczyniają się do spadku wypadków, ofiar oraz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Mamy przed sobą to, o czym na początku mówił pan minister: historycznie największy program inwestycyjny. Mówię tutaj o wymiarze kwotowym, przekraczającym ponad 200 mld zł. Nie wliczamy do tego przecież programu dodatkowych wydatków na modernizację dróg samorządowych i wsparcie tych inwestycji, bo to jest odrębny temat, ale wydaje mi się, że powinniśmy ewentualnie uzupełnić te pytania o pewien krótki zarys działań wewnętrznych ze strony pana ministra.

Przede wszystkim korzystając z obecności pana ministra i szefa generalnej dyrekcji, wydaje mi się, że należy podziękować wszystkim pracownikom GDDKiA, wszystkim oddziałom, za to, że ilość inwestycji obsługiwanych przez pracowników znacząco przybywa. Wydaje się, że jest potrzeba przeanalizowania koniecznych działań systemowych, organizacyjnych po to, aby realnie wzmocnić GDDKiA jako kluczowego beneficjenta i realizatora tego programu rządowego, a z drugiej strony trochę szerzej odpowiedzieć sobie na temat potencjału wykonawczego w Polsce, który będzie dostępny w następnych latach, przy niestabilnej sytuacji politycznej na Wschodzie i trwającej wojnie.

Reasumując, jest to pytanie bardziej wewnętrzne, nie wiem, czy na dzisiejszą Komisję, które towarzyszy prezentacji założeń tego rządowego programu. Warto mieć ten temat w tle i w jakimś momencie, jeszcze w pierwszym półroczu bieżącego roku przeanalizować.

Drugie pytanie czy pewna konstatacja jest taka. Myślę, że jestem wyrazicielem opinii wielu posłów obecnych na dzisiejszym posiedzeniu i wielu innych, którzy zasiadają w parlamencie. Mianowicie warto odnotować z wypowiedzi pana ministra zakończenie w perspektywie pełnej realizacji drogi ekspresowej S11, czyli zakończenie brakujących odcinków, począwszy od województw zachodniopomorskiego, wielkopolskiego, opolskiego i, co szczególnie mi bliskie, w przebiegu przyszłej drogi ekspresowej S11 w województwie śląskim. Wraz z panami posłami, Andrzejem Gawronem, panem poseł Mariuszem Trepką i szeregiem innych, z panią poseł Barbarą Dziuk, chcemy podziękować za decyzje, które zapadły na szczeblu rządowym. Zachęcamy GDDKiA, w szczególności oddział katowicki, ale też wszystkie inne, które są w ciągu przyszłej drogi ekspresowej S11, do terminowej i skutecznej realizacji tego programu, bo to rzeczywiście jest ogromny jakościowy skok poprawiający bezpieczeństwo ruchu drogowego. Począwszy od województwa śląskiego, do środkowego Pomorza, jest to ogromna jakościowa zmiana, która jest przed nami. Wpisuje się ona w realizację kluczowych odcinków przebiegu właściwie całego odcinka A1, który jest już otwarty, drogi ekspresowej S1, budowy Via Carpatii.

Trzeba to z satysfakcją odnotować i widzieć w tle ogromny wysiłek kierownictwa generalnej dyrekcji, oddziałów, pracowników, ministerstwa, wykonawców, zarządców dróg wojewódzkich i powiatowych, bo wspólnie idziemy w tym samym kierunku, a efektem tego są bardzo konkretne dane statystyczne, które pokazują, w jaki sposób nasze państwo, rząd zmniejsza wydatki, koszty wypadków drogowych. Oszczędności idą w miliardy, bo są to oszczędności w systemie służby zdrowia, w systemie ubezpieczeń społecznych, w postępowaniach sądowych, prokuratorskich, w postępowaniach administracyjnych, ekspertyzach itd., itd.

Zakończę tą wypowiedzią. Myślę, że będziemy ją kontynuować w najbliższych tygodniach i miesiącach.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję.

Pan poseł Mrówczyński i pan poseł Król, krótko.

Poseł Aleksander Mrówczyński (PiS):

Panie przewodniczący, szanowny panie ministrze, Wysoka Komisjo, dwie kwestie. Pierwsza jest taka, że chciałbym podziękować posłowi Polaczkowi za podjęty głos dotyczący bezpieczeństwa na drogach. Ono jest namacalne, wzrasta. Świadczy o tym zdecydowanie mniejsza ilość wypadków śmiertelnych. Panie przewodniczący, tutaj należą się podziękowania, jak powiedział poseł Polaczek, ministerstwu, generalnym dyrekcjom w kraju. Przecież bezpieczeństwo na drogach jest najważniejsze, życie jest najważniejsze. Chciałbym dołożyć do tego swoje podziękowania.

Druga kwestia, też w podziękowaniach. 29 października ub.r. oddana została nowa obwodnica na DK25 w miejscowości Brzezie. Jest to wieś w powiecie człuchowskim na Pomorzu licząca ok. 500 mieszkańców. Ponad ośmiokilometrowa droga to pierwsza na Pomorzu i trzecia w Polsce inwestycja realizowana, panie przewodniczący, w ramach rządowego Programu budowy 100 obwodnic. Mieszkańcy Brzezia wyrazili swoją wdzięczność. Byłem przy oddaniu. Czekali prawie 10 lat. W miejscowości ciągnącej się ponad 4 km odbywał się – w tej chwili, dzięki Bogu, już się nie odbywa – ruch tranzytowy, który był uciążliwy, był hałas, spaliny, pęknięcia mieszkań itd. Mieszkańcy będą mogli odpocząć. Za to, panie ministrze, bardzo, bardzo dziękuję w imieniu mieszkańców, którzy wówczas dziękowali ze łzami w oczach.

Chcę powiedzieć, że zrównoważony rozwój dotarł do wsi. To jest bardzo ważne. Tak, rząd Zjednoczonej Prawicy, Prawa i Sprawiedliwości realizuje także takie zadania. Państwo z opozycji, bez względu na politykę powinniście pamiętać o tym: bezpieczeństwo i dotarcie do małych miejscowości. Panie ministrze, proszę przekazać podziękowania

ministrowi Adamczykowi i generalnej dyrekcji w Gdańsku. Osobiście bardzo, bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję.

Pan przewodniczący Król.

Poseł Piotr Król (PiS):

Myślę, że nie będzie nadużyciem, jeżeli powiem, że pan przewodniczący będzie mnie wspierał w tym głosie. Panie ministrze, korzystając z okazji, cieszymy się, że mamy wreszcie S5, w ciągu której jest m.in. część obwodnicy Bydgoszczy, cieszymy się z tego, że rusza budowa S10 między Bydgoszczą a Toruniem, natomiast mamy coraz więcej głosów i pojawiły się badania ruchu na trasie nr 80. Jest to ta druga trasa między wschodnią częścią Bydgoszczy, czyli, mówiąc dokładnie, między Fordonem a Toruniem, gdzie mieli sytuację taką, że w tej chwili badania na tej drodze wskazują, że są takie pory dnia, gdzie natężenie ruchu jest jak na drodze ekspresowej.

Wąskim gardłem, nie tylko z punktu widzenia województwa kujawsko-pomorskiego, ale w ogóle Polski, jest most na Wiśle w ciągu tej drogi. Krótko mówiąc, jeżeli coś wydarzy się na tym moście… Za chwilę, może nie za chwilę, ale niedługo, ten most będzie miał 100 lat. Tam jest jeden pas w jedną stronę i jeden pas w drugą stronę. Do tego na tym moście położone są tory kolejowe. Krótko mówiąc, jeżeli na tym moście cokolwiek się dzieje albo, nie daj Bóg, jeżeli miałby on zostać wyłączony z eksploatacji, albo jeżeli musiałby być poddany jakiemuś terminowemu remontowi, to najbliższa przeprawa jest 30 km dalej.

Korzystając więc z okazji omawiania tego programu, bo tutaj pan minister może się bronić wieloma osiągnięciami, bardzo uprzejmie bym prosił… Z tym, że od razu zastrzegam, że proszę o odpowiedź na piśmie, bo było tyle pytań, że nie chcielibyśmy, żeby pan minister musiał teraz odpowiadać przez trzy godziny. Bardzo uprzejmie prosiłbym o odpowiedź. Jakie są szanse na to, żeby zintensyfikować prace nad tym, żeby na Wiśle, gdzieś na wysokości Fordonu, w ciągu drogi nr 80 powstał drugi most, który, myślę, nie z punktu widzenia kujawsko-pomorskiego i z punktu widzenia wszelkich dróg tranzytowych jest bardzo istotny? O to chciałem pana ministra bardzo serdecznie prosić. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję.

Na tym wyczerpaliśmy listę pytających. Proszę pana ministra o udzielenie odpowiedzi.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Dziękuję, panie przewodniczący. Wysoka Komisjo, dziękuję za dyskusję. Oczywiście przebiegała, wychodząc poza obszar Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych, który jest tematem tego posiedzenia Komisji Infrastruktury. Dotyczyła innych zagadnień inwestycyjnych o mniejszym znaczeniu, i kolejowych, i drogowych, ale dziękuję za każdy głos. Faktycznie na zdecydowaną ilość pytań odpowiem na piśmie, natomiast powiem kilka zdań ogólnych do zakresów, które były przez państwa powtarzane, czyli do zakresów, które wzbudzały najwięcej zainteresowania.

Jeżeli chodzi o koleje, to oczywiście inwestycje kolejowe też mają swój program, Krajowy Program Kolejowy. Wartość to blisko 80 mld zł. Ten program też jest realizowany przez inwestora publicznego PKP PLK. Oczywiście byłoby łatwiej go zrealizować, gdyby nie decyzje z przeszłości, np. wyłączające linie kolejowe z użytkowania czy w ogóle zamykające linie kolejowe i realizujące na tych odcinkach zupełnie inne zadania niż zadania transportowe.

Przypominam, że to my zablokowaliśmy możliwość wyłączania linii kolejowych, ale nasi poprzednicy mają tutaj sporo na sumieniu. Rekord, jeżeli chodzi o likwidację linii kolejowych, nastąpił w kadencji 2001–2005. Szanowni państwo, rząd lewicy, Miller i Belka to ci, którzy likwidowali polską kolej. Ponad 2 tys. km linii kolejowych zlikwidowano właśnie za czasów tego rządu. Gdybyśmy zaczynali od zera, to zaczynalibyśmy od zera, a tak musimy nadrobić to, co w przeszłości zostało zmarnowane.

To jest jeden z przyczynków do tego, że teraz inwestycje kolejowe powoli odbijają się, ale, tak jak powiedziałem, jest Krajowy Program Kolejowy. Wartość to 77 mld zł. Wiem, że minister Andrzej Bittel pracuje nad kolejnym programem, w ramach którego zostaną skonsumowane w realizacji te inwestycje, które czekają na sfinansowanie.

Jeżeli chodzi o finansowanie Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych, nie będzie on finansowany z budżetu państwa, tylko z Krajowego Funduszu Drogowego. Jest to jednak znacząca różnica. Nie opieramy się na założeniach budżetowych tego roku czy lat przyszłych, tylko opieramy się na wpływach i możliwościach KFD. KFD ma sytuację stabilną. Założone przez nas inwestycje w najbliższej perspektywie 10–12 lat spokojnie możemy zrealizować. W tej krótkiej, siedmioletniej przeszłości nie mieliśmy zresztą żadnego programu finansowego. W zasadzie od razu realizowane były inwestycje, które miały przygotowany limit finansowy w ramach Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych, a teraz będą realizowane te inwestycje, które są wskazane w RPBDK, tak że tutaj od strony finansowej nie widzimy żadnych zagrożeń finansowych, braku płynności czy czegokolwiek innego.

Oczywiście program zakłada wskaźniki inflacyjne. Staramy się też mieć przygotowane finansowanie na to, gdy będzie potrzeba dokonywania tych przedsięwzięć z dużo większym wysiłkiem finansowym. Przypominam też, że w roku bieżącym dokonaliśmy waloryzacji kontraktów w ramach Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych i w ramach Programu budowy 100 obwodnic, tych kontraktów, które były zawarte dużo wcześnie. Nie tylko więc wyszliśmy do przodu i zaoferowaliśmy waloryzację na poziomie 10% na kontrakty, które jeszcze nie były rozstrzygnięte i dla których mogliśmy to zrobić na podstawie poprzednich przepisów prawa, ale zrobiliśmy to również wstecz, po opinii Urzędu Zamówień Publicznych, która, wydana w marcu tego roku, wskazała, że wojna jest przyczynkiem do tego, że można zwaloryzować kontrakty. To się stało, finansowanie na to też zostało zapewnione.

Jeżeli chodzi o drugi komponent kosztów, to bardzo ładnie ujął to pan przewodniczący, pan minister Jerzy Polaczek, który wskazał na bezpieczeństwo w ruchu drogowym, który wskazał na osiągnięcia w tym zakresie, jeżeli chodzi o odniesienie do uratowanych istnień ludzkich, i jest to odniesienie najważniejsze, ale przytoczył też konkretne liczby, konkretne wartości finansowe, jeżeli chodzi o koszty finansowe wypadków drogowych, które w swoim apogeum sięgały blisko 60 mld zł, a teraz poprzez poprawę bezpieczeństwa w ruchu drogowym spadły do poziomu pod 40 mld zł w 2021 r. Z racji tego, że w 2022 r. mieliśmy chociażby 16% mniej ofiar na drogach, te koszty finansowe będą jeszcze niższe. O nich też warto pamiętać i warto je podnosić, chociaż, jak mówimy, życie ludzkie jest najważniejsze i każde uratowane życie na pewno jest bardzo cenne.

Czasy realizacji? To wzbudza największą ciekawość. Przynajmniej w tej kwestii pytało wiele pań i panów. Pozwolę sobie wspomnieć czasy realizacji słynnej inwestycji, która miała być gotowa na Euro 2012, a nie była gotowa nawet na Euro 2016. Kończyliśmy ją jeszcze w sierpniu 2016 r. To autostrada A4, która miała połączyć kraje gospodarzy, Polskę i Ukrainę, która miała być gotowa do tego, aby kibice mogli przejechać między jednym i drugim krajem. Nie była gotowa na 2012 r. Została zakończona dopiero w 2016 r., już po mistrzostwach Europy, które wtedy odbywały się bodajże we Francji. Były także kłopoty na autostradzie A2, na której był puszczony ruch, ale co prawda na podbudowie, czyli na siłę. Już może nie będę wspominał słów ówczesnego ministra transportu, który mówił przecież, że drogi w piłkę nie grają i nie widzi specjalnej potrzeby, aby ten proces inwestycyjny był dopilnowany i realizowany zgodnie z zamierzeniami z 2008 r.

Czasy realizacyjne? Szanowni państwo, tak jak mówiłem, przez 2 lata pracowaliśmy w pandemii, teraz jest czas wojny. To wszystko bardzo mocno utrudnia kwestie inwestycji w ogóle, nie mówię tutaj wyłącznie o inwestycjach drogowych, tylko utrudnia to w ogóle realizację inwestycji. Rynek prywatny też głośno i wyraźnie o tym mówi. Problemów systemowych tutaj nie dostrzegamy, ale każda inwestycja, każdy odcinek ma swoją historię, ma swoje ryzyka, ma swoje zagrożenia, ma swoje położenia. Każdą inwestycję należy rozpatrywać w sposób odmienny.

Naprawdę staramy się realizować ten wielki program z należytą starannością, konsekwentnie, tak aby realizować założone harmonogramy. Prawdą jest to, co powiedział

pan poseł Ławniczak, że jeżeli dokonamy zestawienia dwóch kadencji naszych poprzedników i naszych obecnych dwóch kadencji, okaże się, że jeżeli chodzi o liczbę kilometrów nowo oddanych dróg do użytkowania, większa liczba kilometrów będzie po stronie obecnych rządów, po stronie rządów Prawa i Sprawiedliwości. Tutaj całkowicie nie biorę pod uwagę inwestycji samorządowych, które są wspierane Rządowym Funduszem Rozwoju Dróg, bo jest to kilkukrotna przebitka, zarówno jeżeli chodzi o wysokość finansowania, jak i jeżeli chodzi o liczbę nowych dróg samorządowych, gminnych, powiatowych czy wojewódzkich, które zostały już zbudowane albo przebudowane, albo wyremontowane. Jeżeli chodzi więc o pytania związane z harmonogramami, a tutaj one też się pojawiły, to na te pytania odpowiemy państwu na piśmie.

Były pytania o sieć TEN-T. Myślę, że to w drugim punkcie. Drugi punkt jest związany właśnie z rewizją sieci TEN-T i na te pytania, oczywiście po otwarciu tego zagadnienia, postaram się państwu odpowiedzieć.

Jeżeli chodzi o pytanie pana przewodniczącego Olszewskiego, to potwierdzam, że ten komponent Programu Likwidacji Miejsc Niebezpiecznych był integralną częścią Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych, tylko że nie zawierał on finansowania, panie przewodniczący. Tzw. PLMN-y miały być realizowane z oszczędności, których nigdy nie było. Program Budowy Dróg Krajowych, który został znowelizowany we wrześniu 2015 r., zawierał cele inwestycyjne, czyli worek z inwestycjami, który został wskazany, i w ogóle nie przypisywał do tych inwestycji środków finansowych. Były pokazane odcinki dróg do realizacji i wtedy kwota to było bodajże 107 mld zł. Tego już dokonał Andrzej Adamczyk. Po dokonaniu podsumowania wartości tych inwestycji wyszło na to, że wartość tych inwestycji przekraczała 200 mld zł, a zapewniono finansowanie 107 mld zł.

Jedną z pierwszych decyzji ministra Adamczyka było właśnie uporządkowanie programu znowelizowanego w 2015 r., przypisanie do poszczególnych odcinków wartości finansowych, czyli skierowanie tych odcinków do realizacji tak, aby było wiadomo, co robimy, i aby branża miała wiedzę i pewność, gdzie co będzie się działo w najbliższym czasie. To się sprawdziło i tego się trzymamy, bo jest to, jak mówię, potrzebne zarówno nam, jeżeli chodzi o zapewnienie finansowania, jak i branży, jeżeli chodzi o wiedzę o tym, co będzie się działo.

Panie przewodniczący, Program Likwidacji Miejsc Niebezpiecznych nie posiadał więc finansowania. Niektóre zadania robiliśmy oczywiście w ramach budżetu państwa w latach 2016, 2017, 2018, natomiast ten temat też usystematyzowaliśmy, przyjmując Program Bezpiecznej Infrastruktury Drogowej na lata 2021–2024. Kwota 2,5 mld zł jest właśnie na zadania polegające na poprawie bezpieczeństwa w ruchu drogowym, chodniki, ciągi pieszo-rowerowe, skrzyżowania.

À propos skrzyżowania w Chojnach: ta inwestycja też została już ukończona. Nie wiem, czy jest jeszcze pan poseł Krajewski. Być może, nie wiem, światła nie działały chwilowo w dniu, w którym pan poseł przejeżdżał, albo to nie to skrzyżowanie, ale myślę, że to raczej ta pierwsza opcja i to skrzyżowanie zostało już zakończone. Tam przebudowa faktycznie trochę wydłużyła się ze względu na zwiększenie zakresu, ale to skrzyżowanie już funkcjonuje. Właśnie tego typu inwestycje były, są i będą przez najbliższe niespełna dwa lata realizowane w ramach Programu Bezpiecznej Infrastruktury Drogowej.

To tyle z tematów zasadniczych. Na pozostałe pytania, zgodnie z państwa oczekiwaniem, pozwolimy sobie odpowiedzieć w formie pisemnej. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję. Prosiłbym jeszcze o opublikowanie bądź o przesłanie programu członkom Komisji.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Tak, oczywiście, dobrze.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję.

Przystępujemy do realizacji drugiego punktu posiedzenia Komisji: informacja ministra infrastruktury o stanie realizacji rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie rozwoju sieci bazowej TEN-T.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, Transeuropejska Sieć Transportowa jest instrumentem służącym koordynacji oraz zapewnieniu spójności i komplementarności inwestycji infrastrukturalnych. Celem polityki unijnej w tym zakresie jest stworzenie interoperacyjnej, multimodalnej sieci transportowej o ujednoliconych parametrach technicznych. Sieć ma strukturę dwupoziomową, obejmującą sieć kompleksową, która ma zostać zrealizowana do 2050 r., oraz bazową z horyzontem realizacji do 2030 r. Sieć TEN-T uwzględnia wszystkie gałęzie transportu, w tym kluczowe odcinki transgraniczne.

Oprócz budowy nowej infrastruktury fizycznej polityka TEN-T wspiera stosowanie innowacji, nowych technologii i rozwiązań cyfrowych we wszystkich rodzajach transportu. Celem jest lepsze wykorzystanie infrastruktury, mniejszy wpływ transportu na środowisko, zwiększona efektywność energetyczna i większe bezpieczeństwo.

Najistotniejsze połączenia sieci TEN-T ujęto w 9 korytarzach sieci bazowej TEN-T, z których dwa przebiegają przez obszar Polski, tj. korytarz Bałtyk – Adriatyk oraz Morze Północne – Bałtyk.

Polska od lat systematycznie rozbudowuje i modernizuje infrastrukturę transportową. Wykorzystując środki europejskie oraz krajowe, dążymy do wypełniania celów polityki TEN-T w zakładanych harmonogramach i parametrach technicznych. Szczególny nacisk kładziemy na realizację bazowej sieci, o czym najlepiej świadczy fakt, iż na koniec 2022 r. drogowa sieć bazowa TEN-T w Polsce ukończona była w 87%. To 3332,8 km z 3838 km, a przypomnę, że zakończenie sieci bazowej datowane jest na 2030 r.

Realizowany jest również pierwszy etap Krajowego Systemu Zarządzania Ruchem. Przedmiotem projektu jest budowa i wdrożenie jednolitego zintegrowanego systemu umożliwiającego uruchomienie usługi ITS o największym znaczeniu dla kierowców na łącznej długości 1100 km sieci drogowej, co stanowi ok. 28% długości sieci bazowej TEN-T na obszarze Polski.

Na bazowej sieci kolejowej TEN-T pomimo konieczności wypełnienia większej liczby parametrów technicznych również osiągamy rezultaty przybliżające nas do osiągnięcia wyznaczonych celów. Niemal w pełni wypełniony jest wymóg elektryfikacji sieci: 96%, tj. 4631 km z 4815 km sieci bazowej. Duży odsetek, tj. 83%, posiada wymagane naciski 22 tony na oś, a cała polska sieć kolejowa spełnia wymóg dotyczący rozstawu osi. W odniesieniu do wymogów długości pociągów towarowych (740 m) i dopuszczalnej prędkości pociągów towarowych (100 km/h) przekroczyliśmy 50% długości sieci: odpowiednio 2402 km i 2467 km z 4101 km sieci bazowej towarowej.

W przypadku linii kolejowej kolei dużych prędkości Y, która wchodzi w skład sieci bazowej TEN-T, spółka CPK prowadzi prace przygotowawcze. Największym wyzwaniem, podobnie jak w większości państw Unii Europejskiej, pozostaje rozbudowa systemu ERTMS.

W 2021 r. zakończono wdrożenie systemu informacji rzecznej RIS na polskim odcinku Odry stanowiącym element śródlądowych dróg wodnych w sieci TEN-T. Obecnie system RIS funkcjonuje na 242 km rzeki Odry na odcinku do ujścia Warty.

Rozwijamy również infrastrukturę punktową. Bardzo zaawansowane są prace w portach lotniczych, z których osiem znajduje się w sieci bazowej. W ostatnich latach inwestycje skupiały się bardziej na przepustowości dróg startowych i pasów kołowania niż na rozbudowie kubaturowej lotnisk, a kolejne działania dotyczą rozwoju aplikacji telematematycznych. Cztery polskie porty morskie o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, zlokalizowane w Gdańsku, Gdyni, Szczecinie i Świnoujściu, są portami sieci bazowej TEN-T i stanowią element korytarza sieci bazowej TEN-T Bałtyk – Adriatyk. Szereg prac inwestycyjnych, w tym m.in. modernizację linii kolejowych do portów w Gdańsku, w Gdyni oraz w Szczecinie i Świnoujściu, prowadzono w celu zapewnienia dostępu do portów od strony lądu. Kontynuowane będą prace polepszające dostęp do portów oraz dalsze zwiększenie ich możliwości przeładunkowych.

Podsumowując, należy podkreślić, iż podejmujemy wszelkie możliwe starania mające na celu realizację sieci TEN-T w zakładanych terminach. Równocześnie chciałbym poinformować, że 5 grudnia 2022 r. rada UE ds. transportu przyjęła podejście ogólne

w sprawie projektu zmienionego rozporządzenia TEN-T. Przyjęty dokument wypełnia cele określone w Europejskim Zielonym Ładzie oraz dostosowuje sieć do obecnych priorytetów państw członkowskich UE. Rząd z zadowoleniem przyjął zaproponowane podejście ogólne, które jest bliskie naszym oczekiwaniom i stanowi kompromisowe podejście do realizacji ambitnych celów uwzględniających dostępne środki finansowe.

Na wniosek polskiego rządu wprowadzono liczne zmiany do przebiegu sieci TEN-T w Polsce. Jedną z wielu zmian, które wprowadzi rozporządzenie TEN-T, jest nowy korytarz: Morze Bałtyckie – Morze Czarne – Morze Egejskie, który został dodatkowo uzupełniony o odcinek Lublin – Białystok – Ełk i którego częścią jest budowana w Polsce Via Carpatia. Nowy korytarz jednoznacznie potwierdza wzmocnienie znaczenia osi północ-południe w geostrategicznym aspekcie polityki transportowej UE. Ten korytarz uzupełni również lukę infrastrukturalną wzdłuż wschodniej granicy UE oraz będzie stanowił wymiar infrastrukturalny wschodniej flanki NATO. Ponadto w nowym rozporządzeniu rozszerzono sieć TEN-T o kraje trzecie, m.in. o Ukrainę.

To wszystko, jeżeli chodzi o najważniejsze informacje związane ze stanem realizacji rozporządzenia Parlamentu Europejskiego z 11 grudnia 2013 r. w sprawie rozwoju sieci bazowej TEN-T. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Mam jedno krótkie pytanie, dokładnie o Via Carpatię. Wnioskowali państwo o poszerzenie systemu TEN-T o Via Carpatię. Wielu ekspertów zwraca uwagę, że po wybudowaniu całości podstawowym portem dla transportu towarów z Chin będzie Konstanca w Rumunii. Tym samym cały transport będzie później szedł kołowo tirami na północ. Czy dysponowali państwo jakąś analizą, opracowaniami odnośnie do ewentualnego zagrożenia ryzyk dla polskich portów, które od 2014 r., umówmy się, dzięki inwestycjom bardzo realnie konkurują z innymi europejskimi portami?

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, przytoczyłem, że jedną ze zmian, które wprowadzi rozporządzenie TEN-T, jest nowy korytarz Morze Bałtyckie – Morze Czarne – Morze Egejskie, który został uzupełniony o odcinek Lublin – Białystok – Ełk, a z Ełku dzięki budowie drogi ekspresowej S16, którą tutaj kontestował pan poseł Sterczewski, połączenie z polskimi portami w Gdańsku i w Gdyni będzie zdecydowanie bardziej korzystne. Dlatego też budując tę sieć transportową, skupiając się na realizacji tych celów transportu drogowego, również dociągamy tę infrastrukturę do portów, aby polskie porty były dostępne, zarówno te w Trójmieście, jak i zespół portów Szczecin i Świnoujście. Droga ekspresowa S6, zachodnia obwodnica Szczecina, droga ekspresowa S3 to są te szlaki komunikacyjne, które będą docierały do zespołu portów na Pomorzu Zachodnim, tak że dzięki inwestycjom drogowym dostępność naszych portów na pewno będzie większa niż w tej chwili.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję.

Nie widzę więcej pytań. Widzę pytanie posła Suchonia.

Poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Nie mam pytania. Pan minister nie odpowiedział na te z pierwszej części, w związku z tym mam gorącą prośbę, aby pan minister odpowiedział w formie pisemnej na te wszystkie pytania. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Pan minister zapowiedział, że odpowie na wszystkie pytania na piśmie, stąd przeszedłem do realizacji drugiego punktu posiedzenia naszej Komisji.

Zamykam posiedzenie, bowiem nie widzę więcej zgłoszeń. Serdecznie dziękuję.